



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 08.07.1998
COM(1998) 385 final

97/105 (SYN)

Proposition modifiée de

DIRECTIVE DU CONSEIL

concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides
et modifiant la directive 93/12/CEE

(présentée par la Commission conformément à l'article 189 A,
paragraphe 2 du traité CE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

- 1) Le 12 mars 1997, la Commission a adopté une proposition de directive du Conseil concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et modifiant la directive 93/12/CEE.

Cette proposition, qui est l'une des onze actions prévues dans la communication concernant une stratégie communautaire de lutte contre l'acidification, vise à réduire les émissions de dioxyde de soufre (SO₂) en imposant des valeurs limites pour la teneur en soufre de certains combustibles liquides (fiouls lourds à partir du 1er janvier 2000 et gazoles à partir du 1er janvier 1999). La proposition repose sur les résultats d'études coûts-efficacité mais prend en considération, au moyen de dérogations, la souplesse nécessaire pour les régions dans lesquelles les objectifs en matière de qualité de l'air sont respectés et où les émissions de dioxydes de soufre ne jouent pas un rôle déterminant dans les problèmes d'acidification.

Il a également été tenu compte de la nécessité d'éviter tout chevauchement inutile entre la proposition en question et les dispositions de la directive 88/609/CEE relative aux grandes installations de combustion.

Là base juridique proposée (article 130 S) permettra aux États membres qui le jugent nécessaire d'imposer des valeurs limites plus strictes pour la teneur en soufre de ces combustibles liquides.

Certains combustibles liquides (fiouls de soute, kérosènes d'aviation) sont, à l'heure actuelle, exclus de la réglementation, dans l'attente des résultats de la révision de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et compte tenu de la contribution marginale des kérosènes d'aviation aux émissions de dioxyde de soufre.

Enfin, la proposition prévoit un processus général de révision des dispositions au plus tard le 31 décembre 2003.

- 2) Le Comité économique et social a adopté son avis le 1er octobre 1997. Cet avis était globalement favorable à la proposition de la Commission.
- 3) Le Comité des régions a adopté son avis le 11 novembre 1997. Cet avis était globalement très favorable à la proposition de la Commission.
- 4) La Commission est en mesure d'accepter entièrement, partiellement ou sur le principe 16 des 28 amendements adoptés par le Parlement.

La Commission peut accepter :

- entièrement, les amendements 2, 3 (deuxième partie), 5 (première partie), 8, 13, 14, 15 (première partie), 19 (première partie) et 28;
- partiellement, les amendements 16, 17, 23 et 27;

- sur le principe, les amendements 3 (première partie), 5 (deuxième partie), 6, 9 (première partie), 15 (deuxième partie) et 26.

En ce qui concerne plus particulièrement les amendements 6, 13, 17 et 23 relatifs à l'utilisation de fiouls de soute lourds par les navires, la Commission a l'intention :

- de prendre des mesures en vue de garantir la présentation d'une position coordonnée de la Communauté et de ses États membres lors de la 43e réunion du Comité pour la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale en juin 1999, de manière à assurer la désignation de la mer du Nord et de la Manche, ainsi que de toute autre mer européenne aussi vulnérable, comme zones sensibles à la pollution atmosphérique;
- d'examiner toutes les mesures qui pourraient être prises au niveau communautaire pour réduire la contribution à l'acidification des combustibles à usage maritime autres que les gazoles à usage maritime et, le cas échéant, de formuler une proposition au plus tard à la fin de l'an 2000;

La présente proposition est donc modifiée en conséquence

5) Les autres amendements n'ont pas été acceptés par la Commission (amendements 1, 4, 7, 9 (deuxième partie), 10, 11, 12, 18, 19 (deuxième partie), 20, 21, 22, 24 et 25).

- La proposition de la Commission repose sur l'article 130 S du Traité car elle vise à protéger l'environnement et la santé humaine en réduisant les émissions de dioxyde de soufre dues à la teneur en soufre de certains combustibles. L'amendement relatif à la modification de la base juridique est incompatible avec l'approche coûts-efficacité adoptée. En outre, l'Autriche et la Finlande pourraient se retrouver dans une situation difficile en raison de l'expiration de la dérogation dont elles bénéficient actuellement et qui leur permet de maintenir des valeurs limites plus strictes pour le gazole jusqu'à la fin de cette année. En conséquence, la Commission ne peut pas accepter les amendements 1, 4, 7, 11 et 22.
- La proposition de la Commission se fonde sur une évaluation approfondie du rapport coûts-efficacité des mesures susceptibles de contribuer à atténuer les problèmes d'acidification. Il n'est dès lors pas nécessaire de réduire davantage la teneur maximale en soufre des combustibles liquides dont on envisage la réglementation. En outre, la base juridique proposée permet aux États membres qui le jugent nécessaire d'imposer une valeur limite plus stricte pour le soufre.

En conséquence, la Commission ne peut pas accepter les amendements 10, 12, 19 (deuxième partie) et 24 (deuxième partie).

- La proposition de la Commission vise à traiter tous les secteurs industriels sur un pied d'égalité et à prendre en compte la nécessité de respecter les exigences environnementales prévues dans les directives en vigueur, et notamment la directive 88/609/CEE relative aux grandes installations de combustion. L'amendement assurerait au secteur des raffineries un traitement privilégié et représenterait un recul du point de vue de l'environnement, dans la mesure où la directive 88/609/CEE impose d'ores et

déjà une valeur limite d'émission moyenne plus stricte à certaines installations de combustion dans les raffineries.

En conséquence, la Commission ne peut pas accepter l'amendement 20.

- Le cadre communautaire pour l'application d'instruments économiques à caractère fiscal afin d'encourager les combustibles moins polluants par une différenciation des droits d'accises est défini dans la directive 92/81/CEE. La Commission pourrait, dans la révision générale qu'elle effectuera d'ici à la fin de 2003, évaluer d'autres instruments économiques de nature différente. En conséquence, la Commission ne peut pas accepter l'amendement 9 (deuxième partie).
- La Commission estime que les questions d'information, de notification ou de consultation entre les institutions sont des problèmes horizontaux en rapport avec la comitologie qu'il serait inapproprié de traiter dans le contexte de la présente proposition.

En conséquence, la Commission ne peut pas accepter les amendements 21 et 25.

- La Commission estime que sa référence au territoire et aux eaux territoriales des États membres permet, contrairement aux autres définitions, d'éviter tout litige inutile. En conséquence, la Commission ne peut pas accepter les amendements 18 (deuxième partie) et 24 (première partie).
- Les dates d'application proposées par la Commission pour les combustibles réglementés tiennent compte des délais nécessaires aux secteurs industriels concernés. Il ne serait pas réaliste d'introduire dès 1999 de nouvelles valeurs limites pour la teneur en soufre des fiouls lourds.

En conséquence, la Commission ne peut pas accepter l'amendement 18 (première partie).

PROPOSITION MODIFIÉE

de directive du Conseil concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et modifiant la directive 93/12/CEE

Texte proposé par la Commission (1)

Proposition modifiée

(Amendement 2)

Considérant 7

(7) considérant que la Communauté et, à titre individuel, les États membres, sont signataires de la convention CEE-ONU sur la pollution transfrontière à longue distance; que, aux termes du protocole sur la réduction des émissions de soufre rédigé dans le cadre de cette convention, les parties contractantes doivent réduire notablement les émissions de dioxyde de soufre;

(7) considérant que la Communauté et, à titre individuel, les États membres, sont signataires de la convention CEE-ONU sur la pollution transfrontière à longue distance; que le deuxième protocole CEE-ONU sur la pollution transfrontière par le dioxyde de soufre prévoit que les États membres doivent réduire les émissions de SO₂ au-delà de la réduction de 30% spécifiée dans le premier protocole; que le deuxième protocole CEE-ONU repose sur l'hypothèse que les charges et niveaux critiques continueront d'être dépassés dans certaines zones sensibles; que d'autres mesures visant à réduire les émissions de dioxyde de soufre devront encore être prises si l'on veut respecter les objectifs fixés dans le cinquième programme d'action dans le domaine de l'environnement et que les parties contractantes doivent réduire notablement les émissions de dioxyde de soufre;

(1) JO n° C 190 du 21.6.1997, p. 9.

(Amendement 3)

Considérant (9 bis) (nouveau)

(9 bis) considérant que des études ont montré que les avantages induits par la réduction des émissions de soufre obtenue par une diminution de la teneur en soufre des combustibles l'emporteront largement sur les coûts estimés pour l'industrie dans le cadre de la présente proposition et que la technologie permettant de réduire la teneur en soufre des combustibles liquides existe et est bien établie;

(Amendement 5)

Considérant (10 bis) (nouveau)

(10 bis) considérant que, dans la directive 93/12/CEE du Conseil, la Commission a été invitée à soumettre au Conseil une proposition prévoyant des limites plus basses pour la teneur en soufre des gazoles et fixant de nouvelles valeurs limites pour les kérosènes d'aviation et que, dans le même temps, il y a également lieu de fixer, sur la base d'études coûts-efficacité, des limites pour la teneur en soufre d'autres combustibles liquides, en particulier les fiouls lourds, les fiouls de soute, les carburants diesel à usage maritime et les gazoles;

(Amendement 6)

Considérant (11)

(11) considérant que l'utilisation de gazoles et de fiouls lourds sur le territoire de la Communauté devrait être subordonnée à la condition que la teneur en soufre de ces combustibles ne dépasse pas les limites définies dans la présente directive;

(11) considérant que l'utilisation de gazoles, de gazoles à usage maritime, de fiouls de soute et de fiouls lourds sur le territoire de la Communauté - en tenant compte des exceptions mentionnées dans la présente directive - devrait être subordonnée à la condition que la teneur en soufre de ces combustibles ne dépasse pas les limites définies dans la présente directive; que la Commission devrait examiner les questions relatives aux fiouls de soute et, le cas échéant, formuler des propositions au plus tard en l'an 2000;

(Amendement 8)

Considérant (12 bis) (nouveau)

(12 bis) considérant que les émissions de soufre provenant des transports maritimes et dues à la combustion de fiouls de soute présentant une teneur élevée en soufre contribuent à la pollution par le dioxyde de soufre et aux problèmes d'acidification; que, dans certaines zones, cette contribution est loin d'être négligeable et qu'il est dès lors nécessaire de limiter la teneur en soufre des fiouls de soute;

(Amendement 9)

Considérant (13 bis) (nouveau)

(13 bis) Considérant que, pour faciliter la réalisation des objectifs de la présente directive, il peut être opportun pour l'Union européenne et/ou les États membres de recourir à des instruments économiques, tels qu'une taxe sur le soufre et un système de frais portuaires modulés en fonction de la teneur en soufre des combustibles utilisés par les navires faisant escale; que la Commission devrait examiner cette possibilité dans le contexte de la révision de la présente directive:

(Amendement 13)

Considérant (18 bis) (nouveau)

(18 bis) considérant que, lors des négociations en cours et futures sur la convention MARPOL dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI), la Communauté préconisera un renforcement de la protection des régions particulièrement vulnérables aux émissions de SOx ainsi qu'un abaissement de la valeur généralement fixée pour le fioul de soute (actuellement de 4,5%); qu'il convient de poursuivre les initiatives communautaires visant à obtenir que la mer du Nord/Manche soit déclarée zone spéciale de contrôle de réduction des émissions de SOx;

(Amendement 14)

Considérant (18 ter) (nouveau)

(18 ter) considérant qu'il faut approfondir les travaux de recherche sur les effets de l'acidification sur les écosystèmes et sur l'organisme humain en s'attachant en particulier à déceler quelles sont les particules qui, indépendamment de leur volume, de leur masse ou de leur nombre, sont particulièrement nocives; que, comme la recherche en climatologie ou en océanographie, la recherche appliquée doit définir de nouvelles tâches telles qu'une meilleure désulfuration des gaz de fumée, l'élaboration de catalyseurs à l'usage des bateaux et la mise au point de systèmes de dépollution performants des gaz d'échappement des véhicules à moteur (catalyseur anti-NOx); que la Communauté européenne encourage cette recherche dans le cadre du 5ème programme-cadre de recherche;

(Amendement 15)

Considérant (20)

(20) considérant que les États membres devraient mettre en place des mécanismes adaptés permettant de vérifier le respect des dispositions de la présente directive; que des rapports sur la teneur en soufre des combustibles liquides doivent être régulièrement remis à la Commission;

(20) considérant que les États membres mettent en place des mécanismes adaptés permettant de vérifier le respect des dispositions de la présente directive; que des rapports sur la teneur en soufre des combustibles liquides sont remis à la Commission;

(Amendement 16)

Article 2, point 2 bis) (nouveau)

2 bis) "gazoles à usage maritime" : les fiouls à usage maritime conformes à la définition de l'article 2, paragraphe 2, ou dont la viscosité ou la densité entrent dans les fourchettes définies pour les combustibles distillats marine au tableau 1 de la norme ISO 8217 (1996).

(Amendement 19)

Article 3, paragraphe 2

2. Sous réserve que les normes de qualité de l'air fixées pour le dioxyde de soufre dans la directive 80/779/CEE du Conseil et dans d'autres dispositions communautaires en la matière soient respectées et que la contribution à la pollution transfrontière soit négligeable, un État membre peut autoriser l'emploi de fiouls lourds dont la teneur en soufre est comprise entre 1,0% et 2.5 % en poids sur tout ou partie de son territoire.

2. Sous réserve que les normes de qualité de l'air fixées pour le dioxyde de soufre dans la directive 80/779/CEE du Conseil et dans d'autres dispositions communautaires en la matière soient respectées et que la contribution à la pollution transfrontière soit négligeable - l'État membre concerné devant apporter à la Commission la preuve que la dérogation ne fait pas obstacle à l'observation de la législation communautaire relative à la qualité de l'air, en ce compris la directive 96/62/CE -, un État membre peut autoriser l'emploi de fiouls lourds dont la teneur en soufre est comprise entre 1,0% et 2,5% en poids sur tout ou partie de son territoire.

(Amendement 26)

Article 6, paragraphe 1

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour vérifier par échantillonnage que la teneur en soufre des combustibles utilisés est conforme aux dispositions des articles 3 et 4. L'échantillonnage débute dans les six mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la valeur maximale en soufre du combustible concerné. Les prélèvements sont effectués avec une régularité et selon des méthodes telles que les échantillons soient représentatifs du combustible examiné.

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour vérifier par échantillonnage que la teneur en soufre des combustibles utilisés est conforme aux dispositions des articles 3 et 4. L'échantillonnage débute dans les six mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la valeur maximale en soufre du combustible concerné. Les prélèvements sont effectués avec une régularité et selon des méthodes telles que les échantillons soient représentatifs du combustible examiné.

(Amendement 27)

Article 6, paragraphe 2, premier alinéa, point a)

(a) La méthode ISO 8754 (1992) pour le fioul lourd et le carburant diesel à usage maritime;

(a) Les méthodes ISO 8754 (1992) et prEN ISO 14596 pour le fioul lourd et le gazole à usage maritime;

(Amendement 28)

Article 7, paragraphe 2

2. Sur la base, entre autres, des rapports annuels présentés conformément au paragraphe 1 et de l'évolution de la qualité de l'air et de l'acidification, la Commission soumet un rapport au Conseil, au plus tard le 31 décembre 2003. La Commission peut accompagner ce rapport de propositions visant à réviser la présente directive, en particulier les valeurs limites fixées pour chaque catégorie de combustible, ainsi que les

2. Sur la base, entre autres, des rapports annuels présentés conformément au paragraphe 1 et de l'évolution de la qualité de l'air et de l'acidification, la Commission soumet un rapport au Conseil et au Parlement européen, au plus tard le 31 décembre 2003. La Commission peut accompagner ce rapport de propositions visant à réviser la présente directive, en particulier les valeurs limites fixées pour chaque catégorie de combustible,

dérogations prévues par l'article 3
paragraphe 2, par l'article 3 paragraphe 3 et
par l'article 4 paragraphe 2.

ainsi que les dérogations prévues par l'article 3
paragraphe 2, par l'article 3 paragraphe 3 et par
l'article 4 paragraphe 2.

(Amendements 17 et 23)

Article 7, paragraphe 3

3. La Commission examine les mesures qui pourraient être prises en vue de réduire la contribution à l'acidification de la combustion des combustibles à usage maritime autres que ceux visés à l'article 2, paragraphe 2, point a) et, le cas échéant, formule une proposition au plus tard à la fin de l'an 2000.

ISSN 0254-1491

COM(98) 385 final

DOCUMENTS

FR

14 01 12 06

N° de catalogue : CB-CO-98-396-FR-C

ISBN 92-78-37284-6

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg